

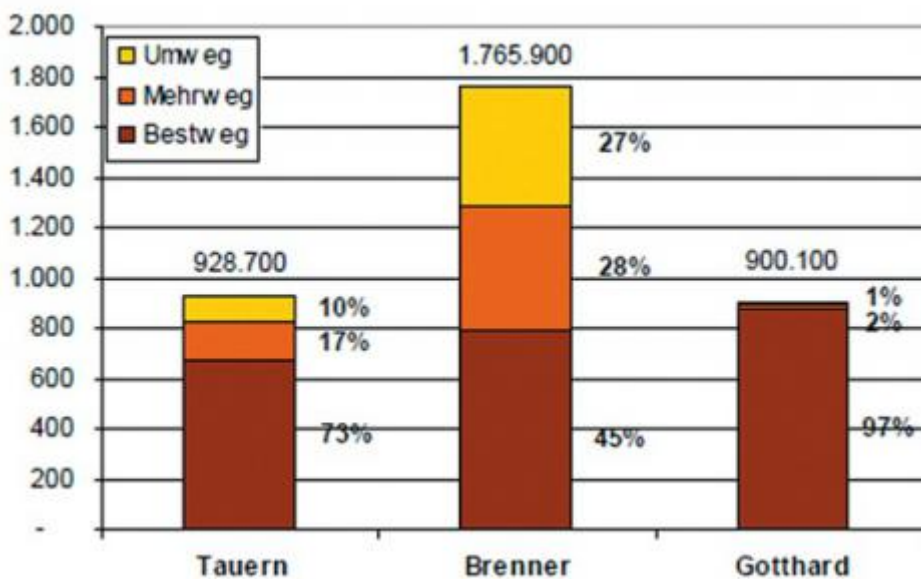


Publicato su *No TAV Brennero* (<http://notavbrennero.info>)

Home > Le possibili conseguenze dell'apertura della nuova Galleria di base del San Gottardo sulla popolazione lungo l'asse del Brennero

## Le possibili conseguenze dell'apertura della nuova Galleria di base del San Gottardo sulla popolazione lungo l'asse del Brennero <sup>[1]</sup>

Publicato il Gio, 24/09/2015 - 14:12



Secondo l'accordo <sup>[2]</sup> fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto merci e passeggeri su strada e ferrovia firmato il 21 giugno 1999 la Svizzera può applicare misure unilaterali di salvaguardia per portare l'utilizzo della ferrovia ad almeno il 66% dell'offerta ferroviaria messa a disposizione dalla Confederazione stessa (Articolo 46).

Attualmente il trasporto merci ferroviario attraverso la Svizzera <sup>[3]</sup> utilizza circa il 67% dell'offerta ferroviaria con una tendenza verso l'aumento. Sull'asse del Brennero siamo invece intorno al 30%, con una tendenza verso la diminuzione. Ricordiamo che i dati più attendibili sul traffico merci transalpino che vengono utilizzati presso la maggior parte delle istituzioni internazionali sono quelli riportati nel bollettino Alpinfo <sup>[4]</sup> prodotto dalla Confederazione svizzera.

Con la realizzazione della nuova Galleria di base del San Gottardo si avrà un importante

aumento della capacità di trasporto ferroviario attraverso la Svizzera. Di conseguenza, per raggiungere la percentuale minima di utilizzo dell'offerta di trasporto ferroviario del 66%, dovranno per forza essere trasportate più merci sulla ferrovia.

Nel rispetto dell'accordo, prese 100 t di merci trasportate oggi attraverso la Svizzera nelle direzioni nord-sud, con un'offerta di trasporto ferroviario di 100 t, vengono trasportate minimo 67 t sulla ferrovia e massimo 33 t sulla strada. Se però nel 2017 verrà aperta la Galleria di base del San Gottardo, l'offerta di trasporto della ferrovia sarà sicuramente maggiore alle 100 t (supponiamo cautelativamente un'offerta di trasporto ferroviario di 130 t). In questo caso, con una richiesta di trasporto stagnante (così come è avvenuto negli ultimi 7 anni) di 100 t complessive, sulla ferrovia dovranno essere trasportate 85,8 t (il 66% di 130 t).

Siccome però nessuno è disposto volontariamente a utilizzare la ferrovia, l'Articolo 46 dell'accordo bilaterale prevede che la Svizzera può prendere misure unilaterali di salvaguardia aumentando la tariffa di transito stradale attraverso la Svizzera fino a 12,5 %.

L'intento sarebbe quello di incentivare lo spostamento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia, ma purtroppo, come accade in parte già ora, probabilmente i transiti si sposteranno sull'asse stradale del Brennero. Infatti, i bassi costi autostradali in Italia combinati con il basso costo del carburante in Austria attirano il cosiddetto traffico deviato (quello che percorre il Brennero perché rappresenta non la tratta più breve ma solamente quella più economica), che già nel 2009 rappresentava un terzo dei transiti lungo l'asse del Brennero ([qui](#) <sup>[5]</sup> i dati dell'Ufficio trasporti del Land Tirolo). Nella foto sono rappresentate le quote di autocarri che percorrono fino a 60 km - in arancione - e oltre 60 km - in giallo - in più rispetto al percorso più breve tra origine e destinazione).

Si potrebbe obiettare che la nuova ferrovia del Brennero potrebbe fronteggiare il problema aumentando l'offerta di trasporto ferroviario nella nostra regione e sottraendo il nuovo traffico alla strada. Questo ragionamento però - il nuovo traffico verrebbe automaticamente assorbito dalla ferrovia - non tiene conto di due aspetti fondamentali:

1) l'Articolo 94 del [Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea](#) <sup>[6]</sup> - il quale ha valore costituzionale - prevede che «qualsiasi misura in materia di prezzi e condizioni di trasporto adottata nell'ambito dei trattati deve tener conto della situazione economica dei vettori». Ciò significa che in Europa non si possono costringere i vettori a viaggiare sulla ferrovia aumentando i pedaggi autostradali. Si tratta tra l'altro dell'unico caso al mondo in cui in una costituzione si antepone la protezione di interessi particolari al bene comune;

2) il trasporto ferroviario normalmente adotta il percorso più efficiente. Le ferrovie transalpine esistenti, come [la ferrovia del Brennero](#) <sup>[7]</sup>, dei Tauri, del Lötschberg e del Gottardo, avendo enormi capacità residue ([secondo la Provincia di Trento](#) <sup>[8]</sup>, la ferrovia del Brennero potrebbe trasportare 29 milioni di tonnellate nette di merci rispetto alle attuali 11,7), sarebbero in grado di trasportare fin d'ora una grande quantità di merci che oggi transitano sulle strade, lasciando su gomma il trasporto di quelle merci ad alto valore aggiunto che non sono adatte alla ferrovia. Tali capacità resteranno però non utilizzate poiché, soprattutto [in Italia](#) <sup>[9]</sup>, le tariffe incentivano il trasporto delle merci su gomma.

La soluzione del problema dei trasporti merci non sta quindi nel costruire nuove infrastrutture, ma in una [politica dei trasporti seria](#) <sup>[7]</sup> che tuteli in primo luogo la salute delle persone.

[No TAV Brennero newsletter](#) <sup>[10]</sup>

Facendo uso di questo sito, accetti quanto dichiarato nel [Disclaimer](#).

---

**URL sorgente:** <http://notavbrennero.info/articoli/gio-24092015-1412/le-possibili-conseguenze-dellapertura-della-nuova-galleria-di-base-del>

**Collegamenti**

- [1] <http://notavbrennero.info/articoli/gio-24092015-1412/le-possibili-conseguenze-dellapertura-della-nuova-galleria-di-base-del>
- [2] <http://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19994647/index.html>
- [3] <http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=it&download=NHZLpZeg7t,Inp6l0NTU042l2Z6ln1>
- [4] <http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=it&download=NHZLpZeg7t,Inp6l0NTU042l2Z6ln1>
- [5] [https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/downloads/VB2011\\_Internet.pdf](https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/downloads/VB2011_Internet.pdf)
- [6] <http://www.isaonline.it/mag/UE-Funzionamento.html>
- [7] [http://www.notavbrennero.info/sites/default/files/Documentazione/2015-06-02%20Ferrovia\\_storica\\_Brennero\\_capacit%C3%A0\\_potenziale.pdf](http://www.notavbrennero.info/sites/default/files/Documentazione/2015-06-02%20Ferrovia_storica_Brennero_capacit%C3%A0_potenziale.pdf)
- [8] <http://notavbrennero.info/doc/presentazione-pat-osservatorio-del-brennero-tratte-daccesso-10-anni-confronto>
- [9] <http://www.notavbrennero.info/articoli/mar-07042015-1454/ancora-una-conferma-che-le-politiche-dei-trasporti-favoriscono-la>
- [10] <http://notavbrennero.info/newsletter/no-tav-brennero-newsletter>